

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	217
		<b>TOP:</b>	4
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	282/2017
		<b>GZ:</b>	OB 1515-01
<b>Sitzungstermin:</b>	30.05.2017		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	OB Kuhn		
<b>Berichterstattung:</b>	der Vorsitzende		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Westhaus-Gloël / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart</b> <b>- Anhörung</b> <b>- Einbringung</b>		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 18.05.2017, GRDRs 282/2017, mit folgendem

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart folgende Stellungnahme abzugeben:

1. Vom Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird Kenntnis genommen.
2. Den folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung wird ohne Änderung zugestimmt:
  - M1** Blaue Plakette in der Umweltzone ab 01.01.2020
  - M3** SSB-Angebotserweiterung Stadtbahnen
  - M4** Einrichtung Schnellbuslinie Bad Cannstatt - Innenstadt
  - M6** Alle SSB-Busse im Stuttgarter Talkessel Euro-VI oder Hybrid ab 01.01.2018
  - M7** Ersatzbeschaffung EEV-Standard-Busse der SSB

- M8** Erhöhung S-Bahn-Taktung und neue Züge bis 2025
- M9** Einrichtung weiterer Expressbuslinien
- M10** Verbesserung Buszubringerverkehr zur S-Bahn
- M11** Erhöhung der Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr bis 2021 und Einrichtung drei neuer Metropoexpresslinien
- M12** Entwicklung und Umsetzung eines regionalen Park + Ride-Konzepts
- M13** Umsetzung Radverkehrskonzept
- M14** Erstellung Investitionsprogramm Fußverkehr
- M15** Umstellung des Fuhrparks der LHS und des Landes
- M16** Einführung Förderprogramme für Pflege- und Lieferdienste
- M17** Ausweitung Tempo 40 auf Steigungsstrecken
- M19** Erhöhung Parkgebühren Stadtgebiet
- M20** Erhöhung Gebühren der Parkhäuser des Landes Baden-Württemberg

3. Den folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung wird zugestimmt. Es wird darum gebeten, die Hinweise, Empfehlungen und Änderungen zu berücksichtigen:

- M2a** Blaue Plakette bei Feinstaubalarm ab 01.01.2018
- M2b** "Luftreinhaltestrecken" (Talkessel) bei Feinstaubalarm ab 01.01.2018
- M2c** "Luftreinhaltestrecken" bei Feinstaubalarm im Bereich "Am Neckartor" ab 01.01.2018
- M5** Einrichtung zusätzlicher Busspuren/Bussonderstreifen im Stuttgarter Talkessel
- M18** Geschwindigkeitsreduzierung Außerorts-Straßen an Feinstaubalarmtagen

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Zu Beginn weist OB Kuhn darauf hin, dass Änderungsanträge von Seiten der Fraktionen zur Stellungnahme der Stadt zum Luftreinhalteplan bis zum 14.06.2017 vorliegen sollten, um der Verwaltung die Möglichkeit für eine Kommentierung zu geben, die am 23.06. verschickt werden sollte. Nach der heutigen Einbringung sei für die Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 27.06. die Vorberatung vorgesehen, für die Gemeinderatssitzung am 29.06. die Beschlussfassung.

OB Kuhn fährt fort, die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans werde notwendig, weil Land und Regierungspräsidium Stuttgart aufgefordert seien, die Grenzwerte sowohl bei Feinstaub als auch bei Stickoxid einzuhalten. In den letzten Monaten sei zum Thema ausführlich im Ausschuss diskutiert worden, und es habe von Vertretern des Verkehrsministeriums Zwischenberichte gegeben. Bei der Erörterung mit dem Land sei es auch gelungen, einzelne, zunächst vorgesehene Maßnahmen abzuwenden, wie zum Beispiel Pfortnerampeln an allen Einfahrten nach Stuttgart, um so zu einer Verkehrsreduktion

um 20 % am Neckartor zu kommen. Ein solches Pfortnersystem hätte seines Erachtens zu massiven Problemen zwischen der Stadt Stuttgart und den benachbarten Städten und der ganzen Region geführt. Allein der Vorschlag einer Pfortnerampel in Bad Cannstatt, wo die Fragestellung eine ganz andere sei, führe schon zu großen Verwerfungen im Verhältnis zu Fellbach.

Wie die Situation in der Stadt bei den verschiedenen Schadstoffen sei, könne vereinfacht wie folgt dargestellt werden: Den Feinstaub habe man überall im Griff, was den Jahresdurchschnittswert angeht, auch am Neckartor. Am Neckartor liege man allerdings über den zulässigen Überschreitungstagen (35) mit 63 Tagen im letzten Jahr, wobei an 16 Tagen der Grenzwert nur knapp nicht eingehalten werde. Der Kehrversuch sei noch nicht abschließend ausgewertet, aber es sehe so aus, als ob man bei nur geringer Grenzwertüberschreitung mit Kehren etwas erreichen könne. Zu den Haushaltsplanungen werde ein Vorschlag dazu vorgelegt. Weiterhin werde die Maxime verfolgt, dass die Maßnahme, die hilft, auch durchgeführt wird. Das größere Problem in Stuttgart seien die Stickoxide, weil sie flächendeckender auftreten. Die gemessenen Werte lägen bei den Jahresdurchschnittswerten zum Teil doppelt so hoch wie zulässig. Auch beim Stickoxid werde die Situation aufgrund der Motorentchnik aber Jahr für Jahr besser.

Während Feinstaub viele Ursachen habe, werde die Stickoxidbelastung zu zwei Dritteln vom Auto verursacht, hiervon zu drei Vierteln von Diesel-Fahrzeugen. Je nachdem, ob nach der Bundestagswahl eine Blaue Plakette eingeführt werde oder nicht, würden die Fragen der Fahrverbote eine Rolle spielen. Die Landesregierung führe derzeit intensive Gespräche mit der Automobilindustrie über die Frage, ob es eine Nachrüstungsmöglichkeit für Diesel-Fahrzeuge geben könne, die die Fahrverbote überflüssig mache. Eine solche Lösung sei zu begrüßen. Die Nachrüstungsmöglichkeiten müssten natürlich überprüfbar sein, und es müsse klar sein, dass die Nachrüstung ein Senken der Schadstoffwerte in der Größenordnung ermöglicht, wie es mit den Luftreinhalte Strecken erreicht wird. Für die Stadt Stuttgart sei die Umsetzung von Fahrverboten kein Vergnügen. Mit dem Luftreinhalte Netz sei es am Schluss gelungen, ein Netz zu bestimmen, in dem die Fahrverbote gelten, das von der Beschilderung darstellbar wäre. In der Vorlage sei dargestellt worden, was die Stadt vom Land brauche, damit die unter Beschlussziffer 3. genannten Maßnahmen des Luftreinhalteplans "einigermaßen machbar" seien. Vor allem die Regelung, nur am Neckartor Fahrverbote zu machen, sei, was die Verdrängungsverkehre angehe, die schwierigste Maßnahme. Darauf sei hingewiesen worden.

Er bitte um Zustimmung zur Stellungnahme der Stadt, so OB Kuhn weiter. Hinweisen wolle er darauf, dass der Gemeinderat seine Stellungnahme im Rahmen der Anhörung mache, das Land, wenn es dieser Stellungnahme in Teilen nicht folge an, die Stadt über das Regierungspräsidium anweisen könne, entsprechend vorzugehen. Damit gerate die Verwaltung tendenziell bei verschiedenen Themen in die Zwickmühle, weil sie einerseits der Anweisung des Regierungspräsidiums folgen müsse, andererseits an die Beschlüsse des Gemeinderats gebunden sei. Er selbst glaube, gelassen damit umgehen zu können. Er habe schon viel bewirkt beim Land, sei aber auf der anderen Seite der festen Überzeugung, dass man die Luftreinhaltewerte aus Gründen des Gesundheitsschutzes so schnell wie möglich einhalten müsse. Dies sei auch ein Ziel der Stadt Stuttgart. Natürlich werde man die Stadt nicht stilllegen können, deswegen gebe es bei den Fahrverboten großzügige Ausnahmen. Bei der Verbotsmaßnahme M2b werde das Land aufgefordert, Ausnahmen für Fahrten zu Kfz-Werkstätten zu gestatten.

Ausdrücklich wolle er sich bei der Verwaltung bedanken. Die Stabsstelle von Herrn Dr. Münter und die beteiligten Bürgermeister hätten intensiv zu der Frage gearbeitet, was die Maßnahmen, die das Land vorschlage, für die Stadt Stuttgart bedeuten. Es habe einen ständigen Austausch mit Vertretern des Regierungspräsidiums und des Verkehrsministeriums gegeben. Wenn sich die Verkehrspolitik in Berlin für die Verkehrsprobleme vor Ort interessieren würde, wäre alles viel einfacher gewesen. Die Einführung der Blauen Plakette könnte auch der Wirtschaft eine Umstellung erleichtern, weil sie Zeiträume ermögliche, auf die man sich einstellen könne.

StR Kotz (CDU) geht auf die letzten Bemerkungen ein und erwidert, der Landesverkehrsminister habe für seine Initiative zur Blauen Plakette auch auf Länderebene wenig Unterstützung gefunden. Er fährt fort, der Entwurf des Luftreinhalteplans enthalte viele Maßnahmen, die richtig und wichtig seien. Seine Fraktion habe aber ein Problem damit, dass es sehr einseitig nur um das Thema Verkehr gehe und werde entsprechende Ergänzungsanträge stellen. Es könne bei der Luftreinhaltung nicht nur um das gehen, was vom Verkehr emittiert werde. Darüber hinaus zeige der Entwurf mit seiner Vielzahl an alternativen Maßnahmen, dass viele politisch und wohl auch juristisch umstritten seien, von der Frage der praktischen Umsetzung ganz abgesehen.

Wenn er dann in der Vorlage lese, dass bei M2c "Verkehrsstörungen im Kfz-Verkehr und in Folge im ÖPNV sowie Verkehrsverlagerungen vom Hauptverkehrsstraßennetz in das Netz der Tempo 30 Zonen" die Folge wären, frage er sich schon, wie die Stadt dieser Maßnahme im Grundsatz zustimmen könne. Den Vergleich, der zum 01.01.2018 am Neckartor umgesetzt werden müsse, habe nicht die Stadt geschlossen. Selbstverständlich wolle auch seine Fraktion die Luftqualität in der Stadt verbessern, aber er glaube, dass die Interessen der Stadt in der Stellungnahme noch ein Stück weit herausgearbeitet werden müssten. Es fehlten noch Themen, die dem Land "als Hausaufgaben" mitgegeben werden sollten. Seine Fraktion werde entsprechende Anträge stellen, zum Beispiel für ein Zuschussprogramm zur Heizungserneuerung, das Teil des Bündnisses für Mobilität und Luftreinhaltung sei.

Im Entwurf des Luftreinhalteplans werde eine moderate Erhöhung der Parkgebühren in Stuttgart erwähnt. Die Vorlage der Stadtverwaltung habe aber Erhöhungen zwischen 14,29 und 20 % vorgesehen. Damit gehe man über die vom Land angedachte Maßnahmen hinaus. Deshalb sei die Vorlage auch nochmals zurückgestellt worden. OB Kuhn habe erwähnt, dass Land und Regierungspräsidium eine Weisung aussprechen können, wenn der Gemeinderat sich im Rahmen der Stellungnahme gegen eine Maßnahme des Luftreinhalteplans ausspricht. Das sei zutreffend, aber im Zweifelsfall sei es der Stadt auch möglich, entsprechende Anweisungen juristisch prüfen zu lassen.

Wenn er diese Kritik an den Maßnahmen höre, so StR Peterhoff (90/GRÜNE), frage er sich schon, welche Maßnahmen denn dann wirklich zum Ziel führen sollten. Das Wirkungsgutachten, über das im Ausschuss ausführlich berichtet worden sei, habe gezeigt, dass der Verkehr die Hauptursache für die Stickoxidbelastung ist. Damit sei auch ganz klar, wo man ansetzen müsse. Das Hauptinteresse des Gemeinderats müsse im Gesundheitsschutz der Bürger liegen. Man sei rechtlich verpflichtet, die Luftschadstoffwerte in den Griff zu bekommen. An StR Kotz gewandt fährt StR Peterhoff fort, wenn einzelne Maßnahmen abgelehnt werden sollten, wolle er auch Alternativen benannt haben. Ein Tunnel, der den Verkehr an einer Stelle wegschiebe, aber in größerem Umfang an anderer Stelle in die Innenstadt wieder hineinbringe, sei ein Griff in die Mottenkiste und bringe keine Lösung zum 01.01.2018. Der Vorschlag der grün-schwarzen Landesregie-

rung gehe im Großen und Ganzen in die richtige Richtung. Bedauernswerter Weise sei bisher von Bundesseite noch keine rechtliche Grundlage geschaffen worden, um die Belastung durch Stickoxide, die deutschlandweit in allen großen Städten ein Problem darstelle, in einer einheitlichen Regelung in den Griff zu bekommen. Hier habe das Land eine Alternativplanung vorgelegt, die auch sinnvoll sei und funktioniere.

Aus Sicht seiner Fraktion könnten durchaus weitere Themen aufgeführt werden, wie die Finanzierungsgrundlage zum Ausbau des ÖPNV, die Nahverkehrsabgabe sowie Tempo 60 auf Bundesstraßen, eine sehr wirksame Maßnahme zur Senkung der Stickoxidbelastung. Sinnvoll sei, dass in der Stellungnahme der Stadt zu M5 auf Zielkonflikte hingewiesen werde. Wer den ÖPNV ausbauen wolle, müsse ihm auch Platz verschaffen, was nie ganz ohne Beeinträchtigungen beim Individualverkehr möglich sei. Zur Frage einer Pfortnerrampe zwischen Fellbach und Bad Cannstatt sei zu sagen, dass der Verkehr in diesem Fall auf ein Nadelöhr des ÖPNV zufließe und die Funktionsfähigkeit des ÖPNV gefährde, die Stadt Fellbach selbst aber bereits eine Pfortnerrampe habe. Er glaube, dass man mit einem abgestimmten Konzept gemeinsam mit der Stadt Fellbach das Problem lösen könne.

Ein weiterer wichtiger Punkt sei die Erhöhung der Parkgebühren für städtische und Landesparkplätze. Mit dem Parkraummanagement habe man in der Stadt gute Erfahrungen gemacht. Insgesamt sei in Stuttgart mit dem Feinstaubalarm eine Sensibilisierung für das Thema Luftreinhaltung gelungen, die bundesweit Beachtung finde. Auch beim Ausbau der Elektromobilität - E-Car-Sharing, E-Bike-Sharing - habe die Stadt eine Vorreiterrolle eingenommen. Es sei notwendig, weitere Schritte in die eingeschlagene Richtung zu gehen und die Maßnahmen auch so zu beschließen.

StR Körner (SPD) bezeichnet den Mittelteil des Luftreinhaltplans (Seiten 77 - 102), in dem es um die Maßnahmen M2a - M2c und die Umsetzung des gerichtlichen Vergleichs am Neckartor zum 01.01.2018 gehe, als "Ausdruck einer Woodoo-Verkehrspolitik und auch einer Woodoo-Umweltpolitik". Das Land, das sich in einem Gerichtsverfahren nicht weiter dem Vorwurf aussetzen wolle, es würde nicht wirklich wahre grüne Umwelt- und Verkehrspolitik machen, sage, dass mindestens 10.000 Autos, die heute am Neckartor vorbeifahren, woanders fahren sollten. Diese Verkehrsverlagerung werde im Luftreinhaltplan auch benannt, z. B. auf die Hedelfinger Filderauffahrt, in die Hohenheimer Straße, oder in die Pragstraße, wo es heute schon ein mindestens genauso großes Problem bezüglich Feinstaub und Stickoxiden gebe wie am Neckartor. Das sei nicht nur unsinnig, sondern aus seiner Sicht auch rechtswidrig.

Das Land habe auch entdeckt, dass die Auswirkungen der Maßnahmen M2a - M2c noch einmal gesondert untersucht werden müssten und habe ein neues Wirkungsgutachten in Auftrag gegeben (Anlage 2 zum Luftreinhaltplan). Da gehe es um temporäre Fahrverbote für Dieselfahrzeuge an Feinstaubalarmtagen, wobei doch klar sei, dass die Feinstaubalarmtage nicht unbedingt die Tage sind, an denen die Stadt beim Stickoxid ein Problem habe. Im Fall der Maßnahme M2a würden die temporären Fahrverbote in einer komplett neuen Umweltzone gelten, die den Talkessel mit Feuerbach und Teilen von Zuffenhausen umfasse, der sogenannte Fall 8t. Dafür brauche man aber die Blaue Plakette. Da es die noch nicht gebe, sei die Maßnahme unrealistisch, schreibe auch die Landesregierung selbst.

Dann gebe es einen Fall 9t für die Maßnahme M2b, bei der die Zufahrten in den Talkessel gesperrt würden. In die Cannstatter Straße dürfe nicht mehr gefahren werden,

aber für die Pragstraße gebe es kein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge. Das führe auch zu Verlagerungsverkehren. Der Vorlage merke man an, dass die Fachleute in der Verwaltung sich schwer getan hätten mit der Bewertung, was der Satz "Vor dem geschilderten Hintergrund hält die Landeshauptstadt die Maßnahme für sehr anspruchsvoll und voraussetzungsvoll" belege. Eine Verkehrsverlagerung in die Pragstraße, wo die Feinstaubwerte noch schlechter seien als am Neckartor, - nachzulesen im Analyseteil des Luftreinhalteplans - könne keine sinnvolle Maßnahme in einem Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart sein.

Hinzu komme, dass dann zwar weniger Autos am Neckartor fahren, aber die Grenzwerte dort auch durch diese Maßnahmen nicht eingehalten werden. Bei 20 % weniger Autos am Neckartor sinke der Jahresmittelwert beim Stickstoffdioxid bei M2b von 76 µg auf 71 µg. Damit sei man noch weit vom Grenzwert entfernt. Beim Feinstaub sinke der Jahresmittelwert bei M2c von 34,8 µg auf 34,4 µg bei M2c, auf 34,0 µg bei M2b. Die angestrebten Ziele würden nicht erreicht, aber man handle sich an anderen Stellen in der Stadt noch mehr Probleme ein. Das sei keine nachhaltige Politik, und seine Fraktion werde diesen Punkten mit Sicherheit nicht zustimmen. Anders zu bewerten sei, dass generell in der Umweltzone in Stuttgart in der Zukunft, vielleicht mit Übergangsfristen, auch einmal Fahrverbote ausgesprochen werden müssten. Dies sei nicht zu vermeiden und werde dann sicher auch akzeptiert werden.

In Kapitel 6.3.1 des Luftreinhalteplans, so StR Körner weiter, werde betont, wie wichtig die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans seien. Im Analyseteil werde auf Seite 21 (Luftreinhalteplan) dazu quasi die Begründung geliefert: "Nach wie vor problematisch sind leistungsschwache Straßenverknüpfungen zwischen den autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen östlich von Stuttgart und dem Autobahnnetz. Dies führt im Vergleich zu anderen Großstädten zu einem verhältnismäßig hohen Durchfahrtsanteil durch den Kernstadtbereich (Talkessel)." Diese Aussage sei aber falsch. Im Ausschuss sei mehrfach berichtet worden, dass es in Stuttgart keinen hohen Durchfahrtsanteil im Talkessel gibt. "Politisch brisant" sei dann der Schluss, der gezogen werde, nämlich der Ausbau des Nord-Ost-Rings als Projekt des Luftreinhalteplans der grün-geführten Landesregierung.

Im Analyseteil des Luftreinhalteplans werde dargestellt, dass die Stadt auf einem guten Weg sei, was die Luft angeht. Die Kilometer der problematischen Straßenabschnitte würden bis 2020 deutlich sinken, vor allem aufgrund des technologischen Fortschritts. Die Stadt müsse aber bezüglich Nahverkehr und Städtebau noch "nachlegen". Die Art und Weise, wie das Land die Förderung für den ÖPNV bei der Beschaffung von Fahrzeugen einschränke, sei im Grunde ein Skandal. Einen nachhaltigen Beitrag zur Luftreinhaltung in Stuttgart könne das Land leisten, wenn es die Einführung von nur einer Tarifzone in Stuttgart unterstütze, zum Beispiel mit dem Betrag, den es für das Feinstaubticket ausgegeben habe.

Auf weitere Maßnahmen des Luftreinhalteplans eingehend, betont StR Körner zunächst, anstelle einer Blauen Plakette werde eine Plakette gebraucht, die die Wahrheit über den Schadstoffausstoß sage, wie es ab Herbst 2017 mit den auf der Straße gemessenen Real Driving Emissions möglich sei. Verbesserungsbedarf sehe seine Fraktion bei der Maßnahme M13, wo es auch um Radverkehr und die Radverkehrsförderung gehe. Während im letzten Luftreinhalteplan vor zwei Jahren noch das Ziel avisiert worden sei, dass die Stadt die Mittel auf ein Niveau hebt, wie es im nationalen Radverkehrsplan vorgesehen ist - Werte von 13 bis 18 € pro Einwohner, also für Stuttgart 8 bis

11 Mio. € jährlich - sei hiervon nicht mehr die Rede, und die Stadt liege nun bei rund 3 Mio. €. In Kapitel 6.3.4 werde auf den Erhalt der Panoramabahn eingegangen, was zu begrüßen sei. Die dort erwähnte Stichstrecke zum Hauptbahnhof widerspreche aber den städtebaulichen Zielen der Stadt an dieser Stelle.

Was den Wunsch von OB Kuhn angehe, die Änderungsanträge zum Luftreinhalteplan bis zum 14. Juni vorzulegen, sei das angesichts der 2-wöchigen Pfingstferien wohl nicht zu schaffen. Seine Fraktion werde sich an die Geschäftsordnungsfristen halten.

Abschließend fasst StR Körner zusammen, der Luftreinhalteplan sei diskutabel, enthalte sinnvolle Maßnahmen wie die in Stuttgart schon beschlossene P-Bus-Linie und die besseren S-Bahn-Taktungen. Der Mittelteil sei aber "hanebüchen" und könne von der Stadt aus seiner Sicht so nicht unterstützt werden. Bei den Maßnahmen M2b und M2c werde deutlich, dass die Verwaltung die Verkehrsverlagerungen als sehr problematisch empfindet. Er bitte darum, dass die Verwaltung bis zur nächsten Sitzung des Ausschusses am 27.06.2017 den Fraktionen eine rechtliche Beurteilung dieser Maßnahmen zukommen lässt.

StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) führt aus, die einzig relevante Frage zu der Vorlage müsse sein: "Sichert die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans das Recht auf körperliche Unversehrtheit unserer Bürgerinnen und Bürger und führt dieser Luftreinhalteplan zu einer Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte?" Aus Sicht der Fraktionsgemeinschaft blieben die vorgelegten Maßnahmen weit hinter den gesetzlichen Anforderungen zur Luftreinhaltung zurück. Das, was präsentiert werde, sei rechtswidrig und verstoße gegen europäisches Recht, das Deutschland umzusetzen habe. Ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland werde immer wahrscheinlicher.

Die Grenzwerte seien so schnell wie möglich einzuhalten. Das Wirkungsgutachten ermittle aber kein Maßnahmenpaket, das sofort und unmittelbar zu einer Einhaltung der Grenzwerte in der Stadt führe. Noch nicht einmal der Vergleich zwischen den Klägern am Neckartor und der Landesregierung werde eingehalten werden, darauf hätten die Kläger und die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hingewiesen. Die Plan-B-Variante mit dem Luftreinhaltenez werde der DUH-Klage nicht standhalten können. Die Planung basiere auf falschen Annahmen, insbesondere deshalb, weil die amtlichen Nachmessungen zu tatsächlichen Emissionen von Euro 5- und Euro 6-Dieselfahrzeugen erst vor kurzem Realwerte ergeben hätten, die um ein Mehrfaches über den zulässigen Grenzwerten bei den Stickoxiden lägen. Damit müssten bei den Annahmen des Wirkungsgutachtens und bei der Abschätzung der Wirkweise der Einzelmaßnahmen Korrekturen vorgenommen werden. Das werde aber offensichtlich von der Landesregierung überhaupt nicht in Erwägung gezogen. Stattdessen glaube man der Autoindustrie und hoffe auf "Pseudonachrüstungen" für Diesel-Fahrzeuge. So bekomme man die Luftproblematik in Stuttgart nicht in den Griff.

OB Kuhn habe den Antrag der Fraktionsgemeinschaft, die Verkehrsmengenreduzierung am Neckartor über Pfortnerampeln zu erreichen, vehement zurückgewiesen. In der Fortschreibung des Luftreinhalteplans heiße es: "Im Ergebnis könnte durch eine Zuflussregulierung die Schadstoffemission im Innenstadtbereich von Stuttgart erheblich reduziert werden." Grund für die Probleme in Stuttgart seien die Pendlerströme, die nach Stuttgart hineinfahren. Es handle sich also um ein interkommunales Problem, für das auch interkommunale Lösungen gefunden werden müssten. Mit der Pfortnerampel-Lösung könnten die Grenzwerte und der Vergleich zwischen den Klägern am Neckartor

und der Landesregierung sofort eingehalten werden. Dass OB Kuhn das Thema für erledigt erklärt habe, sei sehr bedauerlich.

Den Autoverkehr in der Stadt erheblich zu reduzieren, gehe nur, indem man Flächen umverteile zugunsten des Umweltverbunds. Man müsse dem Auto Straßenfläche, öffentlichen Raum, entziehen. Deswegen müsse auch über den Rückbau des City-Rings, der großen Straßenschneisen, die in die City hineinführen, diskutiert werden. Wenn die im Luftreinhalteplan erwähnten Busbeschleunigungsmaßnahmen unter dem Vorbehalt stehen, dass sie nicht zu relevanten Störungen des Kfz-Verkehrs führen dürfen, komme man keinen Schritt voran.

StRin Bodenhöfer-Frey (FW) teilt mit, dass ihre Fraktion die Fortschreibung des Luftreinhalteplans diskutieren und sich damit auseinandersetzen wird. Die Ausführungen von StR Körner bezeichnet sie als "hervorragend durchgearbeitet und plausibel dargelegt".

StR Brett (AfD) bezeichnet die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans als "zu verkehrslastig". Seine Fraktion werde sich dazu noch äußern. Die von StR Peterhoff genannte Maßnahme "Tempo 60 auf Bundesstraßen" gehöre für ihn ins "Gruselkabinett". Die Notwendigkeit von Busspuren erschließe sich ihm nicht. Es könne auf Dauer nicht gut sein, ein Verkehrsmittel zugunsten eines anderen zu benachteiligen.

Für StR Conz (FDP) resultiert die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans hauptsächlich aus dem gerichtlichen Vergleich am Neckartor, der unter rein "grüner" Beteiligung entstanden sei. Zum Entwurf des Luftreinhalteplans sei zu sagen, dass die FDP eine City-Maut und eine Nahverkehrsabgabe ablehne. Das Thema Park-and-Ride komme eindeutig zu kurz. Eine Förderung, die den Stuttgarter Bürgern ermögliche, bei der Heizung von Kohle auf Gasverbrennung umzusteigen, werde nicht erwähnt. Diese Maßnahme könne im Bereich Luftschadstoffe sicher viel nützen. Die FDP stehe weiter zum Nord-Ost-Ring und begrüße die Erwähnung im Luftreinhalteplan. Bei den Ausnahmetatbeständen zu den geplanten Fahrverboten sollten auch noch Fahrschulen mit aufgenommen werden. Weiter müsse eine Regelung für mit Auto angereiste Hotelgäste gefunden werden, die vom Fahrverbot überrascht würden. Die Formulierung in Beschlussziffer 2 der Vorlage "Den folgenden Maßnahmen des Entwurfs wird ohne Änderungen zugestimmt" habe ihn überrascht. Es werde sicherlich Änderungsanträge geben, und die FDP werde sich entsprechend in den Diskussionsprozess einbringen.

StR Dr. Schertlen (STd) äußert als grundsätzliche Kritik, dass viele der im Luftreinhalteplan genannten Maßnahmen nicht auf Fakten beruhen, sondern "wunschbasiert" sind. Die Maßnahme M1 lehne er ab, weil einfach zu viel Hoffnung mitschwinge. Zur Maßnahme M4 werde er sich enthalten, weil er nicht an den Nutzen der Express-Buslinie glaube. Tempo 40 auf Steigungsstrecken lehne er ebenfalls ab. Geschwindigkeitsreduzierungen könne man aus Lärmschutzgründen oder Sicherheitsgründen anordnen, ansonsten sei der Verkehrsfluss entscheidend und nicht das gefahrene Tempo. Eine Erhöhung der Parkgebühren führe zu einer sozialen Selektion. Die Maßnahmen M2b und M 2c lehne er wegen des damit verbundenen Verdrängungsverkehrs ab, Geschwindigkeitsreduzierungen auf Außerorts-Straßen deshalb, weil die Kontinuität im Fahren helfe, die Schadstoffe zu verringern, das absolute Tempo spiele keine Rolle.

Was im Entwurf des Luftreinhalteplans fehle, sei der Einsatz von Hybridbaumaschinen, die lokal an der Baustelle mit Strom versorgt werden, und dass man Anreize schafft, um



vom Auto auf Elektroroller umzusteigen. An StR Körner gewandt fährt StR Dr. Schertlen fort, der im Luftreinhalteplan erwähnte hohe Durchfahrtsanteil im Talkessel treffe wahrscheinlich zu. Die bisher von der Stadtverwaltung genannten Zahlen zu diesem Thema würden sich ausschließlich auf den Verkehr auf der B 10 zwischen Hedelfingen und Neuwirtshaus beziehen. Sämtliche anderen Transitverbindungen - B10/B14, B14/B27, B27/B10 etc. - fehlten in der Betrachtung. Wenn "faire Zahlen" vorlägen, könne man sich auch überlegen, ob eine Umfahrung im Nordosten Stuttgarts etwas bringe oder nicht.

StR Körner wirft ein, das Thema müsse geklärt werden.

OB Kuhn geht auf einige der aufgeworfenen Fragen ein. Er führt aus, in der Diskussion habe kaum eine Rolle gespielt, ob die Fahrverbote durch Nachrüstungen vermieden werden könnten. Das sei natürlich die beste Lösung. Die Grenzwerte beim Feinstaub gebe es seit 2005, und sie müssten erfüllt werden. Die Stadt Düsseldorf bzw. das Land NRW sei nach dem ersten Urteil, das die Deutsche Umwelthilfe erstritten hatte, nicht den Weg eines Vergleichs gegangen, sondern habe dagegen geklagt. Das führe jetzt per Sprungrevision zu einem baldigen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts. Dieses werde normgebend auch für die Maßnahmen in Stuttgart sein.

Der Vergleich zwischen den Klägern am Neckartor und der Landesregierung habe dazu geführt, dass zum 01.01.2018 Maßnahmen am Neckartor umgesetzt werden müssten. Das Bundesimmissionsschutzgesetz habe die klare Vorgabe, das sei rechtlich auch nicht umstritten, dass Maßnahmen, die an einer Stelle die Luftverschmutzung reduzieren sollen, an einer anderen Stelle nicht zu höheren Werten führen können. Was das Thema Pförtnerampeln angehe, so könne man die Stuttgarter Luftprobleme lösen, wenn einfach keine Autos mehr in die Stadt gelassen würden. Die Folgen kämen aber "einer Kapitulation der Regionalpolitik" gleich.

Stuttgart als eine Stadt, die in der Diesel-Technologie sehr viele Arbeitsplätze habe, müsse zum Ziel haben, dass Diesel-Fahrzeuge endlich sauber werden, was Stickoxide angeht, und zwar im realen Verkehrsbetrieb. Tatsächlich gebe es inzwischen sauberere Diesel-Fahrzeuge, das bestätige auch die Deutsche Umwelthilfe. Eine Blaue Plakette oder die städtischen Fahrverbote führten zu einer Beschleunigung bei diesen technischen Entwicklungen und auch bei der Elektromobilität.

Zum Verfahren äußert OB Kuhn Verständnis für die Einwände von StR Körner hinsichtlich der kurzen Frist bis zur Abgabe von Änderungsanträgen. Um zu den wichtigsten Themen noch Stellungnahmen von Seiten der Stadtverwaltung abgeben zu können, werde entsprechend Zeit benötigt. Er bitte, so schnell wie möglich die Änderungsanträge zu stellen, damit eine abstimmungsfähige Vorlage erarbeitet werden könne.

Auf die Frage von StR Kotz, ob es eine Neufassung der Vorlage geben wird, antwortet Herr Dr. Münter (S/OB), man habe vor, sich an dem Verfahren zum Verkehrsentwicklungskonzept 2030 zu orientieren und eine Synopse zu erstellen, die die Änderungsanträge darstelle und den Kommentar der Stadtverwaltung.

StR Körner erneuert seine Bitte, die Frage der Verdrängungsverkehre rechtlich zu prüfen. Die Bilder 3.3. bis 3.6. im Analyseteil der Anlage 1 zum Luftreinhalteplan machten deutlich, dass es sowohl beim Stickoxid als auch beim Feinstaub an der Pragstraße ein sehr viel größeres Problem gebe als am Neckartor. Maßnahmen, die den Verkehr vom

Neckartor in die Pragstraße schieben, würden zwangsläufig die Werte in der Pragstraße verschlechtern und seien deswegen aus Sicht seiner Fraktion rechtswidrig. Er bitte um Informationen in der nächsten Sitzung des Ausschusses.

OB Kuhn verweist auf die Seite 12 der Beschlussvorlage. Dort habe die Stadtverwaltung ausgeführt, welche Probleme sie sehe.

Abschließend stellt der Vorsitzende fest:

Die GRDRs 282/2017 ist einggebracht.

Zur Beurkundung

Westhaus-Gloël / fr

## Verteiler:

- I. Referat StU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (5)  
S/OB  
zur Weiterbehandlung  
Strategische Planung  
S/OB-Mobil  
weg. UTA, GR
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. Referat AKR  
Haupt- und Personalamt
  3. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)
  4. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  5. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  6. BVinnen Mitte, Nord, Ost  
BV Süd, West
  7. BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed,  
Mö, Mühl, Mün, Ob, P-B, Si,  
Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
  8. Rechnungsprüfungsamt
  9. L/OB-K
  10. Hauptaktei
  
- III.
  1. CDU-Fraktion
  2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  3. SPD-Fraktion
  4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
  5. Fraktion Freie Wähler
  6. AfD-Fraktion
  7. Gruppierung FDP
  8. Die STAdTISTEN